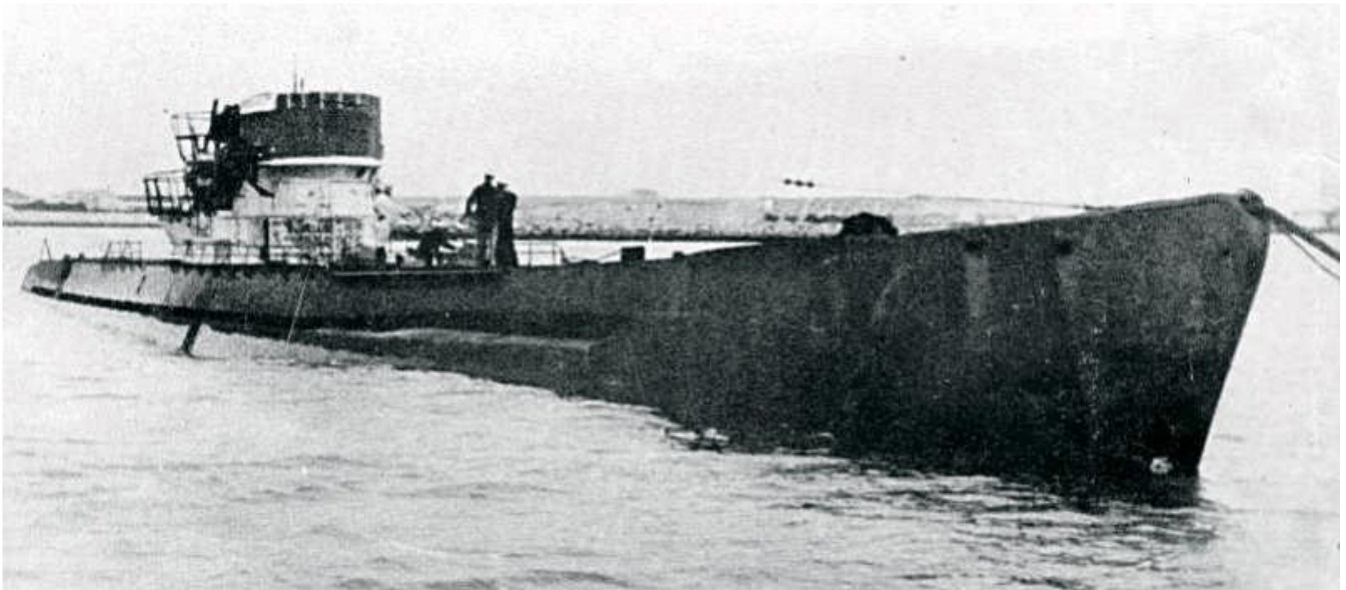
KAPITEL SECHS

Die Odyssee von U-530

Das Boot vom Typ IX-C/40, U-530, war das erste der beiden deutschen U-Boote, die sich nach dem Krieg an Argentinien ergaben. Die Unterdrückung der Vernehmungsakten bis 2002 durch die Archive der ehemaligen Alliierten führte zur Entwicklung einer Reihe bizarrer Theorien, in denen U-530 und U-977 verdächtigt wurden, in den zwei Monaten ab Mai 1945 Zeit in der Antarktis verbracht zu haben, um *"beim UFO-Projekt der Nazis zu helfen"*.



Ein Enterkommando der argentinischen Marine inspiziert die deutsche U 530 im Juli 1945

Trotz der automatischen Deklassifizierungsregeln, nach denen offizielle Dokumente nach dreißig Jahren freigegeben werden, hat das US-Archiv das Material mehr als fünfzig Jahre lang aufbewahrt und immer noch nicht alles freigegeben, was darauf hindeutet, dass es all die Jahre *"im Interesse der nationalen Verteidigung oder der Außenpolitik gemäß einer Executive Order"* (1) geheim gehalten wurde. Die Tatsache, dass die Dokumentation so lange geheim gehalten wurde, zeigt, dass U-530 eine Mission hatte, die die Sicherheit der Vereinigten Staaten direkt betraf.

Im Juni 2002 veröffentlichte Admiral Stella, Chef des argentinischen Generalstabs, Fotokopien des Verhörberichts des Kommandanten von U-530, Oberleutnant zur See Otto Wermuth, der vom 13. bis 15. Juli 1945 im Marinestützpunkt Mar del Plata festgehalten wurde, in spanischer Sprache. Empfänger der Unterlagen waren die Autoren Salinas und De Napoli, die das Material in ihr demnächst erscheinendes Buch Ultramar Sur (2) aufnehmen konnten. Einige Jahre später gab das US-Archiv einen Geheimdienstbericht und Anlagen frei, die der US-Marineattaché in Buenos Aires am 24. Juli 1945 vorgelegt hatte. Dieses Material enthielt die Verhöre von drei Offizieren, zwei Fähnrichen und zwei Offiziersanwärtern von U-530 (3), aus denen man zumindest einen Überblick über die letzte Fahrt von U-530 gewinnen und eine Lösung des Rätsels um das Schiff ableiten kann. Aus den US-Papieren geht hervor, dass die Aussagen in der Ultramar Sur wahrheitsgemäß wiedergegeben wurden, wozu

ISSUED BY THE INTELLIGENCE DIVISION
OFFICE OF CHIEF OF NAVAL OPERATIONS
NAVY DEPARTMENT

U-530

INTELLIGENCE REPORT

Serial 201-45 Monograph Index Guide No. 915-400
From Naval Attaché at Buenos Aires Date 24 July 1945
Reference
Source Personal observation Evaluation A-1
Subject Argentina Navy Movements of Enemy Vessels

Enclosures: (A) Interrogation of Lt. (j.g.) Otto Wermuth
(B) " " " " Karl F. Schuller
(C) " " Ensign Karl Heinz Lenz
(D) " " Lt. (j.g.) Peter Leffler
(E) " " Ensign Gregor Schluter
(F) " " Ernst Zickler
(G) " " Rolf Petrasch
(H) " " Arno Krause
(I) " " Rudolf Schlitsch
(J) Outline of documents found on sub U-530.

Argentine Navy interrogation of 9 officers and petty officers terminated with little information of importance revealed. Documents of submarine examined indicate that they have been thoroughly censored. Names of examining board. ONI interrogator arrives but no interrogation started due to reasons set forth. Enclosures giving resumes of Argentine interrogations and list of documents of possible interest.

1. As reported by dispatch, the Argentine Navy has finished its interrogation of five officers and four petty officers of the crew of the German submarine U-530. These persons are presumably being held separately and incommunicado on different ships at the submarine base at Mar del Plata. The remaining forty-five are being held at the Naval Prison on Isla Martin Garcia.

2. The investigation was not witnessed by our representatives because the interrogating officer felt that if they were present the Germans would talk less. The interrogating officer, Captain José Dellepiano, Argentine Navy, did not refuse permission for our representatives (Lieut. Green of the Naval Attaché's office, Mr. Meyer, of the Legal Attaché's office, and Lieut. Comdr. Fowler, the British S.O.(I)) to sit in, but prevailed on them not to do so for the reasons stated above. Perhaps he was right.

Comsolant; Comsublant, Trinidad; Embassy

CONFIDENTIAL

A-3-e PT
Mono USCG
State CorinCh
MID MAD
IADB Op-20-G
FBI FA-4
B-7

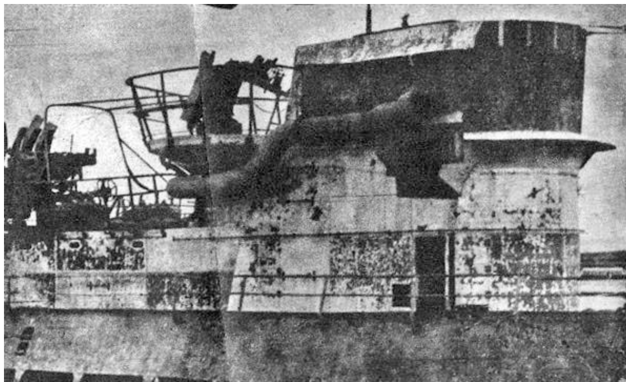
Verhör von Oberleutnant Otto Wermuth
US-Marineattaché Buenos Aires Beobachtung des Verhörs der argentinischen Marine von Gefangenen aus U-530, die in Mar Del Plata kapituliert haben.

die argentinischen Autoren aufgrund ihrer Lizenz verpflichtet waren. Bei Unstimmigkeiten zwischen der argentinischen und der US-amerikanischen Version geht der Autor davon aus, dass der US-Marineattaché für die Abweichung verantwortlich war.



Eines von mehreren Fotos, die aus einer argentinischen Zeitung stammen

"Am 10. Juli 1945 kamen wir in Argentinien an. Wir liefen in den frühen Morgenstunden in den Hafen von Mar del Plata ein. Alle Kanonen, Torpedos, Maschinen und wichtigen Geräte waren abgeworfen worden. Die Dieselmotoren waren ohne Wasser und Schmiermittel betrieben worden, um sie unbrauchbar zu machen. Wir machten an einer Boje innerhalb des Stützpunkts fest. Unser Kommandant wurde zum Büro des Hafenmeisters gebracht. Eine Gruppe von etwa dreißig argentinischen Seeleuten kam an Bord. Sie hießen uns herzlich willkommen, umarmten uns auf argentinische Art und Weise und schenkten uns Zigaretten. Bevor wir das Schiff verließen, stießen wir ein dreifaches Hurra! an und wurden dann auf das Küstenwachschiff Belgrano gebracht. Dort bekamen wir ein ausgezeichnetes Frühstück mit reichlich tropischen Früchten und wurden anschließend in die Kaserne gebracht, wo wir einquartiert wurden. Wir fühlten uns sehr wohl, wurden gut verpflegt und bekamen sogar eine Militärkapelle, die uns im Speisesaal spielte."(4)



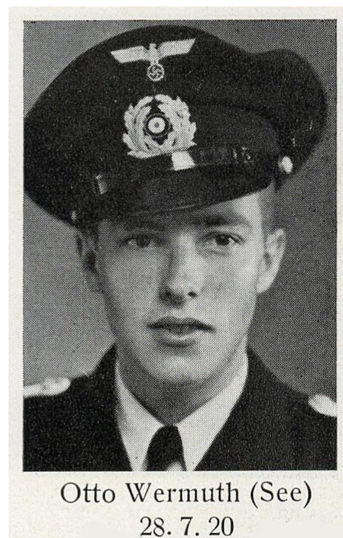
U-530 schien ein furchtbares Unglück überlebt zu haben. Der große rostige Rumpf, dessen Anstrich zerrissen und abgeblättert war, stand in lebhaftem Kontrast zu den schicken stahlgrauen, kleinen argentinischen U-Booten am Stützpunkt. Das Deck war stark korrodiert und hatte schon einmal ein großes Feuer erlebt. Der Kommandoturm hatte Risse und war am Auseinanderfallen. Der Kommandant, der in den nationalen Zeitungen als "großer junger Mann mit blondem Haar" beschrieben wurde, gab sich als Oberleutnant zur See Otto Wermuth im Alter von 25 Jahren zu erkennen. Seine dreiundfünfzig Besatzungsmitglieder, von denen die meisten keine Ausweispapiere besaßen, paradierten an Deck, um eine letzte Ansprache zu halten, bevor das Boot offiziell an die argentinischen Behörden übergeben wurde. Wermuth brachte ein einziges Gepäckstück an Land, einen Aktenkoffer mit der Kriegsflagge, den er dem Hafenmeister, Capitán de Fragata Julio César Mallea, übergab.


Wermuth 3. von links

Die Professoren Holgar Meding und Ronald Newton hatten zu all dem etwas zu sagen. Newton vermutete ebenso wie US-amerikanische und brasilianische Marinebeobachter eine Meuterei an Bord von U-530 und stellte in seinem CEANA-Bericht fest, dass Oberleutnant Wermuth Schwierigkeiten hatte, die Disziplin aufrechtzuerhalten - eine Vermutung, für die keine Quellen zitiert wurden -, während Meding der Meinung war, dass es eine Schande war, U-530 in einem so verrosteten und verdreckten

Zustand in den Hafen zu bringen, und er meinte, dass Wermuth mit Sicherheit disziplinarisch belangt worden wäre, wenn die Infrastruktur der Kriegsmarine noch existiert hätte.(5)

Wenn man sich das verfügbare Material ansieht, sind zwei Fakten über U-530, die von Newton und Meding übersehen wurden, ungewöhnlich genug, um Aufmerksamkeit zu erregen. Als U-530 Deutschland verließ, war Oberleutnant Wermuth durchschnittlich groß und dunkelhäutig, aber als er mit dem Boot in Mar del Plata einlief, war er groß und blond. Welches Ereignis während der Reise führte dazu, dass sich sein Aussehen so veränderte, während er seinen Namen behielt? Außerdem war U-530 das erste deutsche U-Boot in der Geschichte, das mit vollen Vorratskammern in den Hafen einlief und dessen halbe Besatzung an Skorbut erkrankt war. Offensichtlich war U-530 während seiner Kriegsfahrt etwas Schreckliches zugestoßen, das so geheim gehalten werden musste, dass der Kommandant lieber den Eindruck erweckte, seine Besatzung habe gemeutert, als die Wahrheit über die Reise zu verraten.


Otto Wermuth (See)
28. 7. 20




Otto Wermuths offizielles Gefangenenfoto

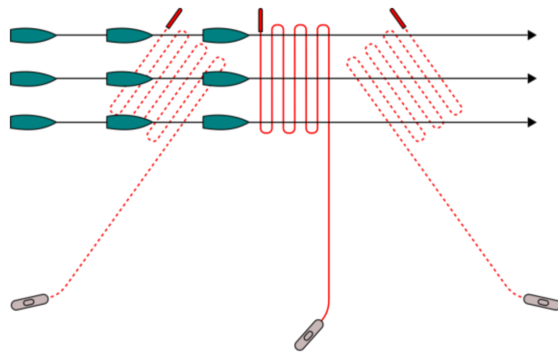
Die Reise von U-530 - Kiel bis zur Kapitulation, 8. Mai 1945

Nachdem U-530 aus dem Trockendock kam, wurde es mit Proviant versorgt und lief am 19. Februar 1945 um 18 Uhr nach Norwegen aus. Es wurde ein Wochenvorrat an frischem Proviant, einschließlich Fleisch und Brot, und ein siebzehnwöchiger Vorrat an speziellen U-Boot-Lebensmitteln verschifft, und *"zu keinem Zeitpunkt erhielt U-530 weiteren Proviant."*

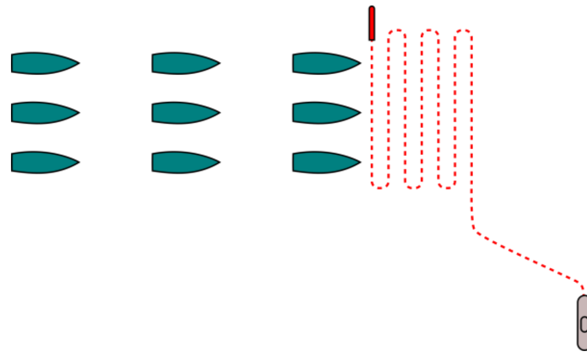
Im Osloer Fjord wurden Tauch- und Schnorchelversuche durchgeführt und das Boot wurde mit Treibstoff versorgt. Die Kapazität reichte für 245 Tonnen Treibstoff, aber auf Wunsch des Chefingenieurs wurden nur 225 Tonnen verschifft, *"um die Stabilität zu unterstützen"*.

U-977 transportierte auch eine wesentlich geringere Menge Treibstoff, als seine Bunker aufnehmen konnten.

Während ein Boot vom Typ IX-C40 normalerweise 22 Torpedos mitführt und Wermuth erklärte, dass sein Auftrag darin bestand, *"Schiffe anzugreifen"*, führte U-530 auf dieser Reise nur vierzehn Torpedos mit, acht T-3 LUT und sechs T-5 FAT. Diese waren verteilt: 3 LUT+1 FAT in den vorderen Rohren, 1 LUT+1 FAT in den hinteren Rohren, 1 LUT+1FAT über den Bodenplatten vorne, 1 LUT+1FAT über den Bodenplatten achtern, 2 LUT+2FAT unter den Bodenplatten vorne. Dadurch wäre viel Platz in den Torpedoräumen über Deck frei geblieben.



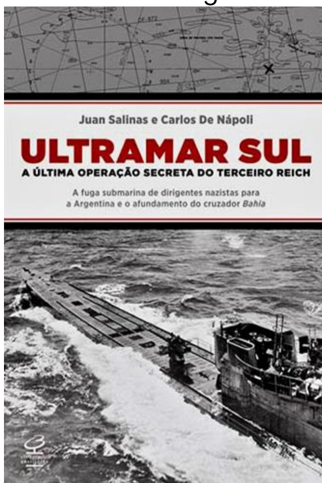
Laufschemata von Flächen-Absuch-Torpedos



Laufschema eines Lageunabhängigen Torpedos

Der LUT (lageunabhängiger Torpedo) hatte einen voreingestellten Kreiselwinkel und Zick-Zack-Kurs. Er fuhr eine bestimmte Strecke in einen Konvoi hinein und machte dann einen Zick-Zack-Kurs, in der Erwartung, etwas zu treffen. Der FAT (Flächen-Absuch-Torpedo) hatte einen voreingestellten Kurs.

Hier muss erklärt werden, dass U-530 während der Reise zwei Kommandanten hatte, die beide den Namen Otto Wermuth trugen. Es ist nicht genau bekannt, wo der Wechsel stattfand, aber wahrscheinlich in den letzten beiden Tagen der Reise in der Nähe von Mar del Plata. Um Verwirrung zu vermeiden, lautet die folgende Erklärung: Wermuth-1 nahm das Boot in Deutschland in Empfang und Wermuth-2 übergab das Boot in Mar del Plata. Beide Wermuths waren ab dem 12. Juli 1945 etwa einen Tag lang gemeinsam in Mar del Plata anwesend. Wermuth-1 saß für das Verhör. Anhand der Fotos (siehe oben) war es nicht möglich, Wermuth-2 zu identifizieren.



Besonderes Augenmerk wird hier auf die Frage der Deckskanone gelegt. Bis 1945 war es selten, dass ein U-Boot eine Deckskanone mitführte. Im Bericht der US-Marine wird es mit keinem Wort erwähnt, und weder das Geschütz noch seine Munition werden zusammen mit der übrigen Bewaffnung des Bootes aufgeführt. Wermuth-1 erklärte im Verhör, dass als U-530 aus Deutschland ausgelaufen ist, das Bordgeschütz an Land zurückgelassen worden sei.(6) Dies stand im Widerspruch zum Bericht, den Marinehafenmeister Mallea gegenüber der argentinischen Presse gab. In ihm wird erwähnt, dass die 105-mm-Bordkanone in einer Tonne während der Fahrt ins Meer geworfen wurde.(7) Die Besatzungsmitglieder von U-530 beschrieben die Episode, in der das Bordgeschütz versenkt wurde, als eines der denkwürdigen Ereignisse der Reise. Oberst Bustos, der argentinische Offizier der Flakbatterie, der nach der Kapitulation von U-530 nach Mar del Plata reiste, um das Schiff zu besichtigen, erklärte: *"Die Marinebehörden sagten mir, wie überrascht sie waren, dass das Bordgeschütz von Bord genommen und im Meer versenkt worden war."* All diese Widersprüche machen deutlich, wie wichtig die Bordkanone und seine Munition für die Geschichte von U-530 sind.

Für die Zwecke dieses Kapitels war es notwendig, eine Theorie auf der Grundlage der verfügbaren Fakten zu erstellen. Diese Theorie ist in der Lage, alle Ereignisse zu erklären, die U-530 während seiner viermonatigen Odyssee ereilten. Bei der Suche nach den Ursachen für das Unglück, wurde ein Faktor nie in Betracht gezogen: die 105 mm Kanone, über die die offiziellen Berichte seltsamerweise schweigen.



10,5 cm SK [Schnelladekanone] C/32; hier auf U-123 (Typ IX B)

Am 8. Januar 1945 warnte Admiral Jonas Ingham, Oberbefehlshaber der Atlantikflotte der US Navy, dass die Deutschen innerhalb der nächsten sechzig Tage *"Angriffe auf New York und Washington starten"* würden. Die US Navy und die USAAF hatten einen Geheimplan mit dem Codenamen Operation Bumblebee (später Teardrop) eingeführt, um deutsche U-Boote abzufangen, die auf die US-Küste zusteuerten. Speer kündigte im Berliner Rundfunk an, dass *"U-1 und U-2"* Raketen am 1. Februar 1945 New York treffen würden. Die Drohung erwies sich als leer.

Ende April 1945 fing ein US-amerikanischer U-Boot-Einsatzverband, der in der Nähe der Azoren operierte, vier von sechs U-Booten ab, die in einer Reihe auf die Vereinigten Staaten zusteuerten, und versenkte sie:

Kapitänleutnant Paul Just, den das FBI auf U-564 gefangen nahm, wurde an Land brutal misshandelt, um ihn dazu zu bringen, *"die Wahrheit über die Raketenangriffe zu sagen"*, aber er konnte ihnen nicht helfen, da er nichts wusste. Es ist bekannt, dass sich das Reagens nach der Explosion in Ohrdruf am 12. März 1945 in größeren Mengen als problematisch erwies, aber es ist auch möglich, dass zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten eine Vereinbarung getroffen wurde, die vorsah, dass Deutschland auf den Angriff auf New York verzichtet und im Gegenzug einen hunderttägigen Aufschub an der Westfront gewährt, damit die besten deutschen Truppen an die russische Front verlegt werden können. Es gibt Beweise für beide Möglichkeiten, aber es ist nicht der Zweck dieses Kapitels, auf Einzelheiten einzugehen.


KptLt Paul Just (links) und der Erste Offizier von U-546 an Bord der Bogue (CVE-9)

Das Reagenz konnte in allen Größen hergestellt werden. Eine große Rakete konnte weite Teile einer Stadt zerstören, eine kleine Rakete oder eine modifizierte Granate konnte ein Schiff in Schutt und Asche legen. Für das U-Boot-Kommando waren Berichte von Interesse, in denen die Wirkung von kleinen Raketenangriffen auf feindliche Handels- und Kriegsschiffe beschrieben wurde. Wermuth-1 weigerte sich im Verhör anzugeben, ob U-530 allein oder als Mitglied einer Flottille unterwegs war, aber er gab zu, dass er *"direkt von Berlin"* aus operierte, womit das U-Boot-Kommando gemeint war. Er erhielt den Befehl, sich in ein Kampfgebiet zu begeben, das er nicht näher beschreiben wollte, von dem wir aber heute wissen, dass es die Gewässer vor New York waren, und dort feindliche Schiffe anzugreifen. Zu diesem Zweck hatte er vierzehn Torpedos und das Deckgeschütz.

CROWLEY URGES LONG TERM CURB ON GERMAN ARMS

BY LAURENCE BURD
[Chicago Tribune Press Service]

Washington, D. C., June 26— Urging long-term allied curbs on German war industry, Foreign Economic Administrator Crowley warned today that an unchecked German economy could rebuild its once mighty war machine to new heights within a few years.

In a statement read to a senate subcommittee studying post-war Germany's position, Crowley said the Nazis' basic war industrial plant still remains virtually intact in spite of damage from allied bombings and invasion.

"Unhampered by international restrictions or intervention, and given the will and political leadership to prepare for war," Crowley said, "Germany could be far better prepared for war economically and industrially within a few years than she was in 1939.

"Allied bombings and military operations accomplished their mission. That mission was to harass and damage Germany industrial production. But such military operations, basically selective in their character, were not and could not be executed so as to eliminate permanently a national industrial war potential."

Crowley said "recent reports" from Germany indicate that if the war had lasted six months longer, improved V-2 bombs would have "smashed" New York City, and that only a few months more would has seen jet propelled nazi planes raiding Washington.

Crowley's statement, read to the committee by Henry H. Fowler, chief of FEA's enemy branch, said a principal element in Germany's still present war potential is its "huge machine shop" of machine tools for making either war or peace products.

Der Bericht des hohen US-Beamten Leo T. Crowley in der Chicago Daily Tribune vom 27. Juni 1945. In dieser und einer weiteren Veröffentlichung wurde offenbart, dass sich New York und Washington im Visier von deutschen Raketen und Düsenbombern befanden.

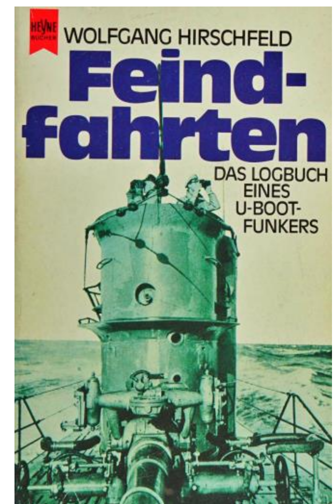
Er sagte, er habe Kristiansand am 3. März 1945 verlassen und sei an der Küste entlang nach Horten im Oslofjord gefahren, wo er zwei Tage zu einem ungeklärten Zweck verbrachte. U-530 führ also am 6. März 1945 in sein Einsatzgebiet. Wermuth kannte die für ihn gewählte Route *"nördlich von Großbritannien"* nicht und beschloss, drei Wochen lang ununterbrochen in sechzig Metern Tiefe getaucht zu bleiben, um Luftangriffe zu vermeiden, und seine Batterien nachts mit Hilfe der Schnorchel aufzuladen.

Die 200-Meter-Linie wurde dreißig Meilen vor der norwegischen Küste in Richtung Norden verfolgt und drehte oberhalb von Bergen nach Nordwesten ab. Bei 65°N bog das Boot nach

Südwesten ab. Regelmäßige Wetterberichte wurden von 61°N 19°W übermittelt. Nach dem Passieren des 25. Längengrades blieb das Boot die ganze Nacht über an der Oberfläche. An der 100-Faden-Marke vor der Neufundland-Bank angekommen, steuerte Wermuth 41°N 60°W an und erhielt dort über Funk den Befehl, vor New York zu operieren.

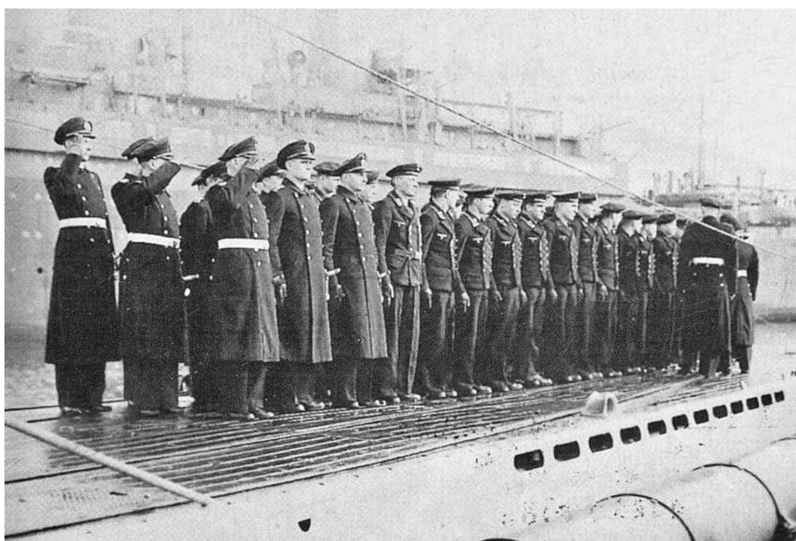
U-530 führte zwei Kurzwellenempfänger, einen Allwellenempfänger, einen Lang- und einen Kurzwellensender sowie einen fest installierten, tragbaren 600-Meter-Frequenz-Sender für Schlauchboote mit sich. Wermuth-1 vermutete, dass einer der Kurzwellenempfänger beschädigt sein könnte, aber der Rest der Ausrüstung war in gutem Zustand. Während er sich in seinem Einsatzgebiet aufhielt, durfte er keine Meldungen über Angriffe machen oder empfangen. Die einzigen Nachrichten, die er verschickte, waren die täglichen Wetterberichte. Der letzte Kontakt, den er mit "*seinem befehlshabenden Offizier in Berlin*" hatte, war am 26. April, eine Nachricht über Verteidigungsmaßnahmen, die er ergreifen sollte.

In seinem Verhör gab Wermuth an, dass er bis Ende April noch Kurzwellensignale empfing, aber von da an funktionierte keine der Funkanlagen mehr. Dass sich dieser Zustand auf sein Boot bezog, geht aus den Details der Fahrt von U-234 (8) hervor, das zu dieser Zeit dasselbe Gebiet durchquerte:



"Anfang Mai erfahren wir, daß der Führer tot ist und Großadmiral Dönitz zu seinem Nachfolger bestimmt hat ... Am 4. Mai kommt der Befehl des BdU, den U-Boot-Krieg gegen die Westmächte sofort einzustellen ... Der Längstwellensender „Goliath" bei Magdeburg wird gesprengt, weil die Amerikaner anrücken. Nun können wir unter Wasser kein Längstwellenprogramm mehr empfangen; wir sind nur noch auf die U-Boot-Kurzwellen angewiesen ... Tagelang können wir uns nur mit Hilfe von Reuter-Meldungen über die Kriegslage orientieren. Bachmann findet aber schließlich durch intensives Kurbeln an den Empfängern nach alter B-Dienst-Methode die neuen U-Boot-Wellen wieder ... 8. Mai 1945. Gesamtkapitulation ... Trotz allem nehmen wir noch einen nach Japanschlüssel verschlüsselten FT auf. Er ist vom FdU Rösing aus Bergen: »U 234 weiterlaufen oder nach Bergen zurückkommen. FdU..."

[Anmerkung: Das U-Boot U-234 vom Typ XB, eines der größten deutschen Unterseeboote überhaupt. An Bord befanden sich neben der Besatzung, die um acht Mann verringert worden war, Luftwaffengeneral Ulrich Kessler (der neue deutsche Luftwaffenattache in Tokio) sowie zwei Offiziere der japanischen kaiserlichen Armee und mindestens neun Mann deutsches Zivilpersonal, vor allem Luftfahrt- und Raketenspezialisten von Messerschmitt und EMW (Peenemünde). Das U-Boot und seine Besatzung sollten, so wurde überliefert, rund 250 Tonnen Dokumente und Kriegsgerät nach Japan bringen, darunter einen vollständigen Düsenjäger Me 262, der in Einzelteile zerlegt worden war (weswegen der Flugzeugkonstrukteur Bringewald sowie der Flugzeugingenieur Ruf mitfuhren), sowie Unmengen von Konstruktionsplänen und geheimem strategischem Material. Auch von einer V-2-Rakete war die Rede. Das vor einigen Jahren wohl noch als das interessanteste Transportgut definierte Material war



U-234. Indienststellungszeremonie, Kiel, 3. März 1944. Die Besatzung paradiert vor dem ehemaligen Passagierschiff St. Louis. Leutnant Karl Ernst Pfaff, ganz links, Hirschfeld, in seiner Feldwebeluniform, dritter Mann in der ersten Reihe

ein Stoff, der, in besondere Transportbehältnisse verpackt, die Aufschrift »U 235« trug...]

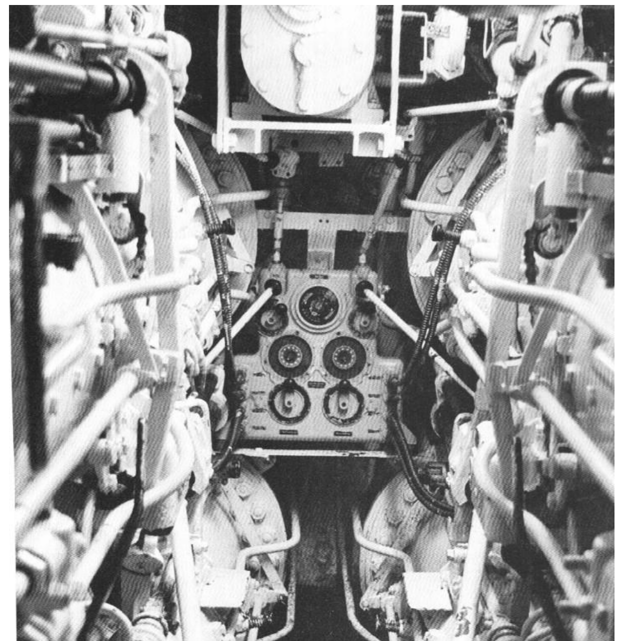
Doch während die Telegrafisten von U-234 all diese Nachrichten und Anweisungen empfingen, befand sich U-530 in einer mysteriösen Funklochzone, in der sogar die heimische Küstenmeterlinie lag und blieb auch südlich von Long Island inaktiv, sobald sie in US-Hoheitsgewässer kam. In Mar del Plata erzählte die Besatzung später Reportern, dass sie *"New York durch das Periskop sehen konnten und sehr deutlich Wolkenkratzer, Züge und Autos sowie die Luftschiffe der Küstenverteidigung über ihnen gesehen hatten"*.(9) Und während dieser ganzen Beobachtung gab es nicht ein einziges Mal die Befürchtung, dass das Periskop von Land aus oder von den Luftschiffen über ihnen entdeckt werden könnte, deren einziger Zweck es war, die küstennahen Gewässer nach U-Boot-Periskopen abzusuchen.

Am 4. Mai 1945, als alle Funkgeräte an Bord tot waren und es keine Nachrichten über die Kriegslage gab, stieß U-530 auf einen Konvoi von zehn bis zwanzig Schiffen. Zu dieser Zeit herrschte Nebel, was dazu führte, dass sich die Schiffe des Konvois zerstreuten. Wermuth feuerte drei LUTs ab, von denen eine im Rohr stecken blieb, als die Batterie explodierte, die beiden anderen verfehlten das Ziel.

Am 6. Mai wurde ein sehr großer Konvoi gesichtet. Zwei LUTs wurden abgefeuert, die beide ihr Ziel verfehlten. Eine Stunde später wurde ein LUT auf ein Tankschiff abgefeuert und verfehlte es. Eine weitere Stunde verging und ein FAT verfehlte einen Nachzügler.

Am 7. Mai wurden zwei FATs abgefeuert und verfehlten Ziele in einem anderen großen Konvoi. Während dieser Zeit wurden zwei Luftschiffe und ein Flugzeug durch das Periskop gesehen und das Boot wurde bombardiert.

Der LUT-Torpedo war fast fehlerfrei. Er fuhr Schleifen auf beiden Seiten eines mittleren Kurses und verfügte außerdem über ein akustisches Leitsystem. Die FAT war nicht mit letzterem ausgestattet, war aber im Allgemeinen sehr effektiv.



LUT-Einstellpult im vorderen Torpedoraum von U 995

Wermuth erklärte, dass zu diesem Zeitpunkt die restlichen fünf Torpedos abgeworfen wurden, *"da sie in einem Zustand waren, in dem sie explodieren konnten"*. Der sechste mit der beschädigten Batterie wurde im Rohr belassen.

Es muss am 7. Mai gewesen sein, als den Technikern an Bord von U-530 endlich einfiel, dass es einen Zusammenhang zwischen dem Totalausfall des Funksystems und der Torpedoelektronik geben könnte. Das Reagens in der Munition für das Deckgeschütz, das meiner Theorie nach die Ursache war, setzte ein Gas frei, das sowohl radioaktiv war als auch ein elektromagnetisches Feld ausstrahlte und dessen Zweck es war, sich mit dem Sprengstoff zu einer massiven Reaktion zu verbinden. Wenn dieses Gas ausströmte, trieb es heimlich durch den Druckkörper vom Bug zum Heck. Es hätte sich mit der Batterie des defekten Torpedos verbinden können, der im Rohr explodierte, und auch das elektronische System der anderen Torpedos beeinträchtigt, was schließlich dazu geführt hätte, dass die noch an Bord befindlichen Torpedos *"explodiert wären"*. Es hätte alle Funkempfänger und -sender lahmgelegt.

Als der Verdacht aufkam, dass das Gas aus dem Reagens austreten könnte, musste der Kommandant schnell handeln. Torpedos, das Deckgeschütz, die Flak, die gesamte Munition, alles,

was mit einer Restspur des Sprengstoffs verunreinigt sein könnte, musste sofort abgeworfen werden. Wenn, was logisch wäre, die Zylinder mit der Munition in den Schränken des Kommandoturms oder in den leeren Torpedoräumen gelagert waren, von wo aus das Gas in die Druckhülle gelangt war, musste die gesamte Struktur wiederholt von innen und außen mit dem giftigen, korrosiven Reiniger geschrubbt werden, der zweifellos zu diesem Zweck an Bord war. Die Tatsache, dass der Turm und die Decks gespalten und rissig waren, offensichtlich aufgrund von Korrosion, und dass es in der Hülle offenbar zu einem großen Brand kam, wurde bei der Ankunft des Schiffes in Mar del Plata zwar weithin berichtet, wird aber ebenso wie die Bordkanone in den Verhören nie erwähnt.

Wenn Besatzungsmitglieder durch die Einnahme eines Teils des Reagens gestorben wären, könnte dies erklären, warum ein großes Feuer auf dem Deck ausbrach. In Ohrdruf wurde am 12. März 1945 bei einem Test des Reagens die Stärke der explosiven Reaktion unterschätzt. Vierhundert KZ-Häftlinge und zwanzig SS-Wachen, die sich auf oder in der Nähe des Testgeländes befanden, wurden getötet. Die Leichen wurden zu einem großen Scheiterhaufen aufgeschichtet und verbrannt, und anschließend wurde die Asche von Flugzeugen aus über den gesamten Harz verstreut. Dieser Vorfall deutet darauf hin, dass es aus einem unbekannten Grund notwendig war, das Material aus dem ausgetretenen Reagenz weiträumig aufzulösen. Wenn es Todesfälle an Bord von U-530 gegeben hätte, wären diese durch die Vernichtung der Ausweispapiere der überlebenden Besatzungsmitglieder und die heimliche Verschiffung ihrer Ersatzleute in Miramar vertuscht worden. Die meisten Besatzungsmitglieder von U-530 kamen ohne persönliche Dokumente in Mar del Plata an und gaben den Argentiniern falsche Namen. Es gibt keine echte Besatzungsliste für die letzte Fahrt von U-530.



Aufnahme eines Verbrennungshaufens nahe Mühlberg nach dem großen Versuch im März 1945. Am Waldrand waren mehrere Stapel von Leichen, welche mit Holz belegt und dann niedergebrannt wurden. Es waren Häftlinge, aber leider auch einige Leute von uns dabei.

[Anmerkung: Laut Mayer/Mehner und anderen Forschern handelte es sich bei dem Vorfall auf dem Truppenübungsplatz Ohrdruf um einen Atom-Versuch. Nach Werner Grothmann habe der Test nur der Lösung des Zünderproblems gedient. Was auch immer der Autor dieses Buches unter Reagens versteht, vielleicht gab es eine Art Verstrahlung – falls seine Geschichte überhaupt stimmt ...]

Von ENE in Puerto Rico nach Mar del Plata

Am 8. Mai gab Wermuth an, dass er auf der regulären Frequenz ein Signal zur Einstellung der Feindseligkeiten erhalten hatte, *"weil der Krieg vorbei war"*. Später sagte er, er habe es am 10. Mai als Wiederholung erhalten. Es handelte sich um die Nachricht, bei Nacht die Navigationslichter zu setzen, die blaue Flagge zu hissen, aufgetaucht zu fahren und sich im nächsten alliierten Hafen zu ergeben. Wermuth sagte, dass er diese Meldung für eine List hielt, *"weil die Unterschrift nicht richtig zu sein schien"*.

Er fuhr nach Südosten zu einem Punkt *"etwa 1000 Seemeilen ost-nordöstlich von Puerto Rico"*. Hier sind die Gewässer sehr tief und es könnte sein, dass das Boot in diesem relativ abgelegenen Gebiet gereinigt und die notwendigen Schritte für die Fahrt nach Argentinien unternommen wurden. Was die Entscheidung, nach Argentinien zu fahren, angeht, wurde der übliche Unsinn für den Vernehmungsprozess erdacht, bei dem die Besatzung angeblich als demokratischer Faktor in denselben Entscheidungsprozess einbezogen wurde, wie es an Bord von U-977 geschah. Wermuth

entschied sich für Argentinien, *"obwohl er bis zu seiner Ankunft in Mar del Plata nicht wusste, dass Argentinien Deutschland den Krieg erklärt hatte."* Diese lächerliche Aussage setzt voraus, dass der Leser glaubt, dass das deutsche U-Boot-Kommando spätestens seit Ende März 1945 die U-Boot-Kommandanten nicht mehr darüber informiert hatte, welche Flaggen als feindlich zu betrachten waren, selbst wenn der Feind freundlich gesinnt war.


Ein Foto von U 530 im Kriegseinsatz, von einem anderen Unterseeboot aus fotografiert. Auf dem Bild sieht man links auf dem Turm noch die Flakbewaffnung. Die Crew versenkte später alles im Atlantik.

U-530 fuhr in Richtung Süden und passierte zwischen den Peter-und-Paul-Felsen und Fernando Noronha, am 16. Juni 1945 den Äquator. Das Boot brauchte nicht weniger als 23 Tage, um vom Äquator nach Mar del Plata zu gelangen, da es mit zwei Knoten unter Wasser fuhr, außer beim Aufladen der Batterien, als U-530 die Geschwindigkeit auf 7,5 Knoten erhöhte und nach dem Passieren von 20°S auf neun Knoten steigerte. Aus der unten wiedergegebenen Aussage von Bustos geht hervor, dass diese letzte Etappe der Reise von Puerto Rico nach Süden unter Wasser zurückgelegt werden musste und die Luke beim Auftauchen zum Aufladen der Batterien immer geschlossen blieb. Der Grund dafür war die Befürchtung, dass das Gas trotz der Reinigung mit dem Ätzmittel, dem Feuer an Deck und dem Fortschritt unter Wasser immer noch austreten könnte. Der kleinste aufgenommene Partikel wäre tödlich.

Das Fiasko bei Mar del Plata

Oberleutnant zur See Wermuth-1 gab gegenüber seinen argentinischen Vernehmungsbeamten an, dass er das Licht von Punta Mogotes am 9. Juli 1945 um 0300 Uhr aus achtzehn Meilen Entfernung sah und über Mar del Plata hinausfuhr, weil er ursprünglich vorhatte, in Miramar Land anzulanden, wo er um 0600 Uhr eintraf. Er leugnete, dass er in Miramar, der E-Dienst-Station von Gustav Eickenberg, Passagiere (das Wort Besatzung wurde ihm nicht gesagt) oder Waren an Land gebracht hatte, und erklärte: *"... er wollte nur die Nacht dort verbringen, bevor er den Eingang zum Stützpunkt Mar del Plata auskundschaftet."*



Er fuhr fort:
"Bei Einbruch der Dunkelheit am 9. Juli tauchte ich auf und bewegte mich entlang der Küste in Richtung Osten, wobei ich drei Meilen vor der Küste blieb, bis ich den Marinestützpunkt erreichte, wo ich bis in die frühen Morgenstunden trieb."
Er gab zu, dass U-530 sechs Schlauchboote hatte, als es auslief, und konnte nicht zufriedenstellend erklären, warum er jetzt nur fünf hatte.

Der Bericht der US Navy, der auf den Dokumenten der argentinischen Marine basiert, stellt dies anders dar. Die Amerikaner sagen, dass Wermuth-1 den Argentiniern berichtete, dass er das Mogotes-Licht am 10. Juli um 0300 Uhr aus 18 Meilen Entfernung sichtete. Er hatte eine Peilung von 240° zum Licht. Dann tauchte er ab und wartete auf den Sonnenaufgang, um den Hafen von Mar del Plata zu sehen.

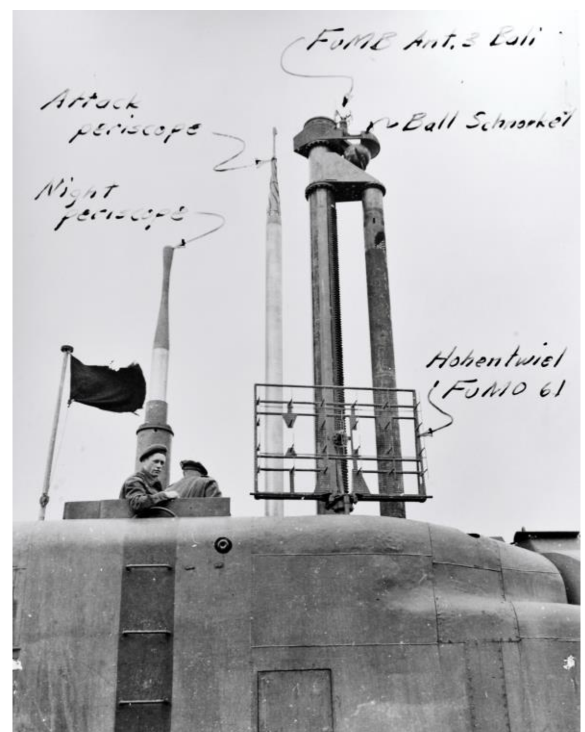


In der Korrespondenz mit Otto Wermuth bezeichnete er diese letzte Reise immer als "eine Reise" und nicht als "Feindfahrt". Er sagte auch, dass alle Papiere über Bord geworfen wurden, aber 1947 wurde das Sharkhunters-Mitglied Peter Hansen (Abwehr-Agent) nach Argentinien geschickt, um diese Papiere zu übersetzen … die Papiere, die es laut Wermuth nicht gab. Die argentinische Marine zeigte mir diese Papiere, als ich im Januar 2008 Mar del Plata besuchte.

Laut dem Bericht der US Navy kam er nie in die Nähe von Miramar. Bei Tagesanbruch näherte er sich dem U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata und wartete drei Meilen vor der Küste, bis die Sicht besser wurde. Um 0630 schaltete er seine Navigationslampen an und lief in den Hafen ein. Da das fehlende Beiboot hier nicht erwähnt wird und die Amerikaner nicht all diese Übersetzungsfehler gemacht haben können, liegt die Vermutung nahe, dass die US Navy durch die 24 Stunden, die zwischen 0300 Uhr am 9. Juli und 0300 Uhr am 10. Juli fehlten, in Verlegenheit brachte und ihr Bericht in dieser Hinsicht gefälscht wurde. Der Austausch von Wermuth-2 gegen Wermuth-1 muss irgendwo stattgefunden haben, und höchstwahrscheinlich ging Wermuth-1 in Miramar mit dem Kriegstagebuch und den wichtigsten Papieren an Land, während Wermuth-2, der gut informiert war, das Beiboot zurücknahm. Da dies den Verlust des Beiboots nicht erklärt, müssen die Besatzungsmitglieder einen ständigen Wechsel von Ein- und Ausschiffungen vollzogen haben, wobei die Waffenspezialisten der SS mit ihrem unschätzbaren technischen Wissen als Letzte gingen. Ich weiß das nicht genau, halte es aber für eine begründete Vermutung. Das Beiboot, mit dem das Ufer erreicht wurde, wurde also der Brandung überlassen und später an der Küste angespült.

Unregelmäßigkeiten bei der Kapitulation an die Argentinier

Wenige Stunden nach der Ankunft von U-530 im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata unterzeichneten Wermuth und der Hafenmeister der Marine die Kapitulationsurkunde: *"Der Kommandant des deutschen U-Boots U-530, Otto Wermuth, kapituliert an diesem zehnten Tag des Monats Juli 1945 in Mar del Plata vor den Anwesenden und dem Befehlshaber der U-Boot-Division der argentinischen Marine, Capitán de Fragata Julio C Mallea, bedingungslos sein Schiff, sein Kommando und seine Besatzung, deren Mitglieder in der Anlage aufgeführt sind. Kommandant Wermuth erklärt, dass sich das U-Boot U-530, von dem alle Besatzungsmitglieder von Bord gegangen sind, in einem sicheren Zustand befindet, dass der einzige Sprengstoff an Bord ein Torpedo-Sprengkopf ohne Zünder ist und dass kein Element oder Gerät vorhanden ist, das das Boot versenken oder beschädigen könnte."*



U-Boot-Version FuMO 61 "Hohentwiel" Antenne und FuMO Ant.3 "Bali" an Bord eines U-Boots vom Typ XXI

Wermuth-2 gab bei seiner Ankunft an, dass er die Dieselmotoren kurz vor dem Einlaufen in den Hafen sabotieren ließ, indem er den Ölkreislauf abschaltete, das Öl abzapfte und die Motoren zum Laufen brachte und dann ein Salpetersäure-Schwefelsäure-Salzsäure-Gemisch in das Öl gab, das durch die Motoren zirkulierte. Alle Ölbunker, die Öl enthielten, waren ebenfalls mit Säure verunreinigt worden.

Er gab auch zu, das Kriegstagebuch, dreiundfünfzig Codebücher, die Navigationskarten, die unbenutzten Torpedos, das Gyroskop und den Gefechtskopfzünder des unbrauchbaren Torpedos, das UZO-Torpedo-Zielgerät, die gesamte Flakmunition sowie Teile des 37-mm-Geschützes, die Versenkungsladungen, Messgeräte, drei

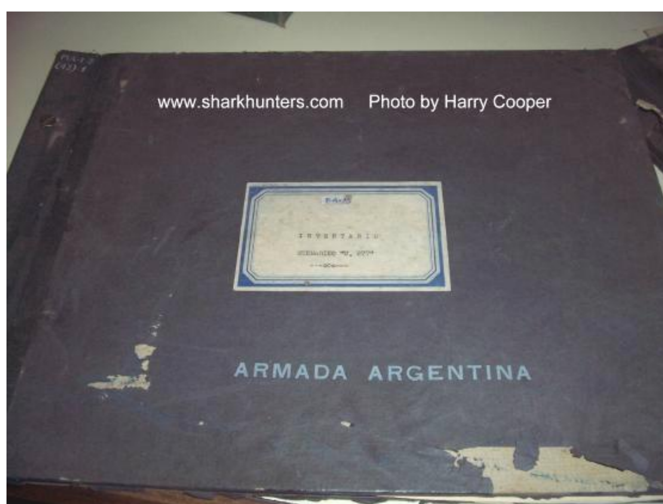
Metox-Antiradargeräte und das Hohentwiel-Radar samt Antenne über Bord geworfen zu haben. Die Deckskanone und ihre Munition wurden zu diesem Zeitpunkt nicht erwähnt, obwohl er sie später erwähnte.

Bis auf die untersten Matrosen hatten alle ihre Ausweispapiere vernichtet, so dass nur die Offiziere wussten, welche Besatzungsmitglieder bei der Ausreise aus Deutschland an Bord waren und welche später an Bord kamen. Wie bereits angedeutet, diente diese Taktik wohl dazu, Auswechslungen und Todesfälle zu verbergen.

Alle Unterlagen von U-530 waren ebenfalls verschwunden, so wurde behauptet. Dies wurde von den argentinischen Behörden als wahr akzeptiert, da sie das Boot vom Bug bis zum Heck durchsucht und nichts gefunden hatten. Doch auf mysteriöse Weise konnte das argentinische Marineministerium später herausfinden, welche Kurse U-530 nach dem Überqueren des Äquators gefahren war, was darauf hindeutet, dass die Deutschen darauf bedacht waren, die Zeit in US-Gewässern Anfang Mai zu vertuschen. Der US-Geheimdienstbericht enthüllte, dass die *"untersuchten U-Boot-Dokumente"* gründlich zensiert worden waren. Dies scheint zu bestätigen, dass das Kriegstagebuch und anderes Material nicht auf See über Bord geworfen wurde, sondern wahrscheinlich mit Wermuth-1 am 9. Juli 1945 in Miramar an Land ging. Nachdem der deutsche Marine-Nachrichtendienst es durchgesehen hatte, kehrten die zur Veröffentlichung freigegebenen Teile mit Wermuth-1 zu seinem geheimnisvollen Auftritt in Mar del Plata am 12. Juli zurück.

Malleas Adjutant Azcueta zeigte sich erstaunt, dass das Schiff mit so wenig Treibstoff, nämlich 6 Tonnen, angekommen war - was sich durch die vielen Unterwasserfahrten, vor allem auf der letzten Etappe südlich des Äquators, erklären lässt -, aber die Proviantkammern noch gut gefüllt waren. In Norwegen war 17 Wochen zuvor nur so viel geladen worden, wie für eine 17-wöchige Patrouille nötig war, aber das meiste davon war noch an Bord.

Am Abend des 11. Juli erklärte Marineminister Tessaire auf einer Pressekonferenz in Buenos Aires, dass die erste Arbeit der Marineuntersuchung darin bestehe, *"das Navigationsprotokoll durchzugehen, die Route zu bestimmen, die das Schiff bis zu seiner Ankunft im argentinischen Hafen genommen hat, und die durchgeführten Marineoperationen zu untersuchen"*. Diese Aussage lässt offensichtlich Zweifel an der früheren Zusicherung aufkommen, dass alle Unterlagen über Bord geworfen worden waren.





Dies sind nur einige der Dokumente von U-530 und U-977, die wir in Mar del Plate gesehen haben. PETER HANSEN sagt uns, dass es nichts Weltbewegendes ist, sondern dass es sich lediglich um Betriebshandbücher für die verschiedenen Geräte an Bord der U-Boote handelt. Das macht wirklich Sinn, denn wir glauben, dass alle Befehle, die sich auf die Flucht von Personen mit hohem Rang beziehen, mündlich erteilt wurden.

Gegen Mitternacht am 13. Juli meldete ein Nachrichtenblatt des Marineministeriums, dass nach den notwendigen Untersuchungen kategorisch festgestellt werden könne, dass:

(i) U-530 nicht an der Versenkung des brasilianischen Kreuzers BAHIA am Äquator am 4. Juli 1945 beteiligt war
(ii) dass keine Zivilisten oder Militärangehörigen an Bord waren, die nicht in der Auflistung des Bootes aufgeführt waren;
(iii) dass die vierundfünfzig Besatzungsmitglieder, die jetzt gefangen gehalten werden, die Besatzung des U-Boots waren und
(iv) dass vor der Übergabe an die Behörden des Stützpunktes keine Person an der argentinischen Küste von Bord des U-Bootes gegangen war.

Die Punkte (ii) und (iv) waren falsch.

"Würde der echte Otto Wermuth bitte aufstehen?"

Das Marineverhör von Oberleutnant zur See Otto Wermuth begann am 13. Juli 1945 in Mar del Plata. Beobachter der US Navy waren dabei, aber nur als Zuschauer. Man ging davon aus, dass es produktiver wäre, wenn sie nicht teilnehmen würden, weil Wermuth die Amerikaner und Briten hasste.

Otto Wermuth wurde am 28. Juli 1920 in Aalen/Württemberg geboren und trat als Seekadett mit der Aufnahme X/1939 in die Kriegsmarine ein. Nachdem er sein Offizierspatent erhalten hatte, verbrachte er zwei Monate an Bord des neuen Zerstörers Z-23 und trat im September 1941 in die U-Boot-Flottille ein. Er diente als IIWO und IWO mit dem Schulboot U-37 und absolvierte zwischen Juli 1942 und Februar 1944 vier lange Patrouillen als IIWO und IWO mit U-103. Auf Empfehlung von Admiral von Friedeburg erhielt Wermuth ab Juli 1944 für zwei Monate das Kommando über U-853, absolvierte aber keine Freindfahren, und im September 1944 wechselte er als IWO zu U-530. Mit U-530 unternahm er keine Fahrten, bis ihm im Januar 1945 das Kommando übertragen wurde.

Aus dem kommentierten Foto der argentinischen Bundespolizei, das am 13. Juli 1945 in Mar del Plata aufgenommen wurde, geht hervor, dass Wermuth dunkles Haar hatte und 1,80 m groß war. Man kann ihn also nicht als *"groß und blond"* bezeichnen. Auf seiner Uniform sind das Eiserne Kreuz Erster Klasse und das U-Boot-Abzeichen zu sehen. Er erzählte den Vernehmungsbeamten, dass er mit dem U-Bootskriegsabzeichen, der U-Boot-Frontspange, das U-Boot-Männern nach einer Fahrt verliehen wird, und dem Eisernen Kreuz Zweiter und Erster Klasse ausgezeichnet worden war. Letztere wurden nach zwei bzw. vier Jahren U-Boot-Dienst verliehen und standen nicht unbedingt für individuelle Heldentaten.

BASIC PERSONNEL RECORD
(Alien Enemy or Prisoner of War)

7G - 177 - NA
(Internment serial number)
WERMUTH, Otto Heinrich
(Name of internee)
Male
(Sex)
F. P. C.*
Reference *
Height 6 ft. in.
Weight 63 kilograms
Eyes brown
Skin fair
Hair brown
Age 25
Distinguishing marks or characteristics: birth mark (mole) on left hip
7G-177-NA
INVENTORY OF PERSONAL EFFECTS TAKEN FROM INTERNEE
1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.
The above is correct: Otto Wermuth
(Signature of internee)
1 Aug. 1945, DIO-7ND, Miami, Florida
(Date and place where processed (Army enclosure, naval station, or other place))

Right Hand
1. Thumb | 2. Index finger | 3. Middle finger | 4. Ring finger | 5. Little finger

Left Hand
6. Thumb | 7. Index finger | 8. Middle finger | 9. Ring finger | 10. Little finger

W. D., P. M. G. Form No. 2 December 9, 1941 Note amputations in proper space *Do not fill in.

Ein einzigartiges Dokument - ein Kriegsgefangenenausweis mit Fingerabdrücken von Otto Wermuth

Aus den Fotos geht hervor, dass der Otto Wermuth, den der argentinische Marinehafenmeister Capitán Mallea in den ersten Zeitungsberichten als *"Kommandant von U-530"* vorstellte, eine nordische Gesichtsstruktur hatte, groß und blond war. Neben dem Frontabzeichen und dem Eisernen Kreuz trug dieser Mann auch die U-Boots-Frontspange, die Otto Wermuth-1 fehlte. Während des Mittagessens am 11. Juli erzählte der "große Blonde" Wermuth den Reportern von La Razón und Noticias Gráficas, dass er sein Eisernes Kreuz als *"Offizier der Überwasserflotte"* erhalten habe. Der echte Otto Wermuth hatte nur zwei Monate bei der Überwasserflotte verbracht und an Bord des neuen Zerstörers Z-23 in der Ostsee gedient.



Die "Frontspange" war das Nahkampfabzeichen, das an Männer verliehen wurde, die schwere Gefechte erlebt hatten. Sie wurde zunächst in Bronze verliehen und wenn eine höhere Auszeichnung erforderlich war, wurde sie in Silber verliehen. Es gab nie eine U-Boot-Frontspange in Gold, da der Krieg endete, bevor diese Auszeichnung genehmigt werden konnte.

Zu Beginn des Verhörs macht der US-Bericht deutlich, dass die Argentinier nicht davon überzeugt waren, dass der vor ihnen sitzende Otto Wermuth jemals das Kommando über das Boot hatte, und fragten ihn, ob er irgendwelche Beweise dafür habe. Das war eine dumme Frage, denn hatte er das Boot nicht in den U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata gebracht und die Kapitulationsurkunde unterzeichnet? Es war jedoch keine dumme Frage, wenn ein Hochstapler das Boot in den wenigen Tagen kommandiert hatte, in denen er sich mit dem deutschen Marinegeheimdienst an Land befand, und das war offensichtlich der Fall, wie die Argentinier sehr wohl wussten. Das Verhör war also eine reine Farce, und tatsächlich erfahren wir im zweiten Teil des Artikels von Oberst Bustos (10) mehr über die Umstände der letzten Etappe der U-530-Fahrt:



36 INCOGNITAS SUSCITA EN LOS ENTENDIDOS LA ODISEA DEL "SUBMARINO FANTASMA"

Algunos de los Marinos Salieron de las Escuelas Primarias: La Más Probable, es que el U-530 Figurara Como "Perdido" En la Documentación que Entregó Doenitz Cuando se Rindió

CASI TODOS SUS TRIPULANTES LO ERAN DESDE QUE FUE BOTADO EN 1942: ¡PASARON 3 AÑOS A BORDO!

El Día en que se Informaron por Radio de la Capitulación De Alemania, es Posible que Decidieran Entregarse: ¿Cuál Es el Motivo de que no lo Hicieran, y por qué lo Callan?

Eine der argentinischen Zeitungen vom 14. Juli 1945

"Am 10. Juli 1945 war die Stadt Mar del Plata in Aufruhr wegen der Kapitulation des deutschen U-Boots U-530, eine Tatsache, die am selben Tag weltweit Schlagzeilen machte. Ich war Flakhelfer bei einer örtlichen Küstenbatterie und ging zum U-Boot-Stützpunkt, um das Boot zu sehen und mit den Marinebehörden zu sprechen. Sie waren immer noch verwirrt von der Tatsache, dass die Bordkanone und zwei großkalibrige Waffen über Bord geworfen wurden.

Als ich am 12. Juli an Bord des U-Boots gehen durfte, bemerkte ich erstens den widerlichen, ekelerregenden Gestank im Inneren, obwohl das Boot drei Tage lang gelüftet worden war, und

zweitens das Vorhandensein von Dosen, die mit denen identisch waren, die wir Ende Juni in der Höhle am Strand von Mar Chiquita gefunden hatten.



Fotos aus einer argentinischen Zeitung

Die Besatzung war erstaunlich jung (18 bis 20 Jahre alt) und machte einen erschöpften und ausgehungerten Eindruck. Sie trugen ihre Haare und Bärte lang und ungepflegt. Auf dem U-Boot-Stützpunkt erhielten sie Orangen und andere Zitrusfrüchte als Antiskorbutikum, sobald sie an Land kamen. Das Innere des U-Boots war sehr eng und wir mussten gebückt gehen, was sehr unbequem war. Selbst die Kommandantenkabine war winzig und karg. Wir sahen keine Nazi-Symbole auf dem Boot. Die meisten der Besatzung schliefen in Hängematten.

Ich redete mit dem Kommandanten, Oberleutnant Wermuth, der gut Englisch und Französisch sprach. Er war auf dem Küstenwachschiff General Belgrano untergebracht, während die Besatzung in Zelten auf einem Fußballplatz lebte, wo sie auf ärztliche Anweisung mit gekochten Kartoffeln und Zitronen gefüttert wurden. Ich erinnere mich, dass der deutsche Kommandant sehr jugendlich und freundlich war. Die Tortur, die er durchgemacht hatte, hatte nichts von seinem jungenhaften Aussehen verloren. Er hatte begonnen, sich einen blonden Bart wachsen zu lassen, der sein Kinn bedeckte, und trug einen feinen, länglichen blonden Schnurrbart. Er war sehr dankbar für die gute Behandlung, die wir ihm und seiner Mannschaft zuteil werden ließen. Er wirkte nicht besonders fanatisch oder nazistisch. Er sagte nur immer wieder, wie sehr er seine Familie vermisst."

Wenn Oberst Bustos nicht gewesen wäre, hätten wir nichts von dem Skorbut an Bord von U-530 gewusst. Skorbut ist die Krankheit der Seeleute. Auf jeden Toten kommen drei Invaliden, was die tatsächliche Situation an Bord viel schlimmer macht, als es die Statistik vermuten lässt. Bei einer Ernährung ohne das in frischem Gemüse und Obst enthaltene Vitamin C bemerkt ein Seemann innerhalb von fünf bis sechs Wochen den schleichenden Beginn von Skorbut: Pickel auf dem Zahnfleisch, lockere Zähne, die ausfallen, dunkle Flecken auf der Haut, alte Wunden, die wieder auftauchen, und Müdigkeit, die sich zu tiefgreifender Lethargie entwickelt. Unbehandelt ist Skorbut immer tödlich. Er war die schreckliche Geißel der Seefahrt und war im 20. Jahrhundert an Bord eines deutschen U-Boots nicht weniger tödlich.



Es ist anzunehmen, dass das durchdringende Gas aus dem Reagenz sich mit dem Proviant vermischt haben muss, um zumindest den Vitamin-C-Gehalt zu zerstören und das Essen generell zu kontaminieren. Nimmt man den 28. April 1945 - den Tag, an dem das Funksystem auf unerklärliche Weise ausfiel - als ersten Tag an, an dem das einsickernde Wasser das Vitamin C im Proviant beeinträchtigte, traten die Anzeichen von Skorbut wahrscheinlich Mitte Juni auf, als U-530 in der Nähe des Äquators war. Neben der richtigen Ernährung im U-Boot-Vorrat ist die vorbeugende Maßnahme gegen Skorbut eine Dosis Zitronensaft in einer 10%igen Alkohollösung.

Selbst wenn U-530 diesen Saft an Bord gehabt hätte, wäre er nicht in ausreichender Menge

vorhanden gewesen, um vierundfünfzig Männer acht Wochen lang jeden Tag mit einem Esslöffel zu versorgen.

Was für ein Horror muss diese Reise vom Äquator nach Argentinien gewesen sein. Praktisch ständiges Untertauchen in einer unerträglich feuchten Umgebung, Schimmelbildung und tropfende Decks, immer derselbe ekelhafte Gestank, nichts zu essen und nichts zu trinken außer Wasser aus der Entsalzungsanlage, die Männer ausgezehrt und geschwächt und kein sicherer Hafen, um die Kranken abzuladen.



Das ramponierte Unterseeboot war stark angerostet, wirkte ohne Deckgeschütze und mit eingedrücktem Turm wie ein Geisterschiff, als es in Mar del Plata einlief. Alle Waffen und die Munition hatte Wermuths Crew versenkt.
Auf diesem Foto sieht man amerikanische Navy-Matrosen nach der Übergabe von U 530. Das deutsche Langstrecken-U-Boot wurde in die USA geschleppt und dort später bei Torpedotests versenkt.

Als U-530 am 9. Juli 1945 Miramar erreichte, um Anweisungen zu erhalten und Wermuth seinen Bericht abzugeben, befand sich eine Reihe von Besatzungsmitgliedern möglicherweise in einem so gefährlichen Gesundheitszustand, dass sie sofort an Land verlegt werden mussten. Die Auswechslungen erfolgten aus Krankheitsgründen und um unangenehme Fragen der zukünftigen Kapitäne zu vermeiden, warum die Besatzung Skorbut hatte, obwohl die Proviantkammern voll waren.

Übergabe von U-530 und seiner Besatzung an die Vereinigten Staaten

Als die Argentinier am 12. Juli 1945 ihre Nationalflagge am Fahnenmast von U-530 hissten, wurde dies als Zeichen dafür gewertet, dass sie sich das Schiff aneignen wollten. Als die Vereinigten Staaten und Großbritannien am selben Tag die Übergabe von Boot und Besatzung forderten, beauftragte der argentinische Präsident einen Marineausschuss mit der Prüfung der Angelegenheit. Am nächsten Tag wurde beschlossen, dass *"U-530 entweder absichtlich oder unabsichtlich gegen die Vereinbarung in der am 7. Mai 1945 in Reims unterzeichneten Urkunde über die bedingungslose Kapitulation verstoßen hat"*, die alle U-Boote dazu verpflichtete, sich *"nach dem Auftauchen und Hissen der schwarzen Flagge"* den Alliierten *"bedingungslos zu ergeben"*. Der argentinische Ausschuss empfahl daher, U-530 *"zusammen mit der 54köpfigen Besatzung und dem von den argentinischen Seestreitkräften zusammengetragenen Archiv den*



U-Boote U530 und U977 bei Ilha Fiscal, Rio de Janeiro, auf dem Weg in die USA

Vereinigten Staaten und Großbritannien zur Verfügung zu stellen."

Ende Juli 1945 wurde die Besatzung von U-530 gemäß dem Präsidialerlass 16.162 nach Washington DC ausgeflogen und von dort in ein Kriegsgefangenenlager in Fort Hunt, Virginia, gebracht, wo Wermuth und IWO Karl-Felix Schlüter lange Zeit gegrillt wurden. Das Fehlen des Logbuchs, der Karten und des Kriegstagebuchs schürte viele Verdächtigungen über die Aktivitäten von U-530, und die westlichen Alliierten hatten das unangenehme Gefühl, dass ihr widerwilliger und deutschfreundlicher, wenn nicht gar nazifreundlicher Verbündeter Argentinien nicht ganz offen und ehrlich darüber sprach, was sie über die Fahrt von U-530 wussten.



Ein nostalgischer Blick ins Fotoalbum von Familie Wermuth aus dem Hüttfeld: Otto Wermuth kam am 28. Juli 1920 in Aalen zur Welt. Ihn zog es auch nach dem Krieg immer wieder ans Wasser. Die Bilder links und rechts außen zeigen den Aalener Kaufmann mit seinem Sohn Stefan, der 1952 geboren wurde, gegen Ende der 50er-Jahre. Als 19-Jähriger ging Schubart-Abiturient Otto bereits 1939 zur Kriegsmarine, wo er als Fähnrich auf einem Zerstörer diente (zweites Foto von links unten aus dem Jahr 1940). Vier Jahre nach der Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft heiratete er 1950 seine Frau Hanna, eine geborene Stückle (zweites Foto von rechts unten). Auf dem großen Foto aus den frühen 50er-Jahren sind neben dem Ex-Kommandanten (links) auch seine Schwester Elfriede, Vater Otto Wermuth senior und Bruder Helmut zu sehen.

Fußnoten:
(1) Titel 552(a)(6)(b)(1)(A) USCA Title 5, 1-552, S.109.

(2) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires, 2002.

(3) Der Bericht der US Navy enthält einen Kommentar zu den immer noch als geheim eingestuften Verhören von vier U-530-Offizieren (Schüller, Löffler, Lenz und Schlüter) und vier Stabsoffizieren (Zicker, Petrasch, Krause und Schlitsch), die während der Verhöre auf verschiedenen Schiffen in Mar del Plata in Isolationshaft gehalten wurden, während man die anderen fünfundvierzig Besatzungsmitglieder auf der Gefängnisinsel Martín Garcia internierte.

(4) Brief eines Besatzungsmitglieds von U-530, das als Kriegsgefangener in Belgien festgehalten wurde, 1947, zitiert in: Kraft: Submarinos alemanes en la Argentina, Buenos Aires 1998.

(5) Newton, Professor Ronald: Actividades clandestinas de la armada alemana en aguas argentinas, CEANA 1998.

(6) Salinas, ebd., S. 423

(7) Salinas, ebd., S. 301

(8) Wolfgang Hirschfeld - Feindfahrten. Das Logbuch eines U-Bootfunkers (1986)

(9) Salinas und De Napoli, ebd., S. 401: Kraft, Helmut, Submarinos alemanes en la Argentina, Buenos Aires, 1998.

(10) Bustos, Colonel Rómulo: Yo fuí testigo, La Nación, Buenos Aires 23. März 2008.
https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/yo-fui-testigo-nid996816/